



FOTOS ANTONIO MILENA

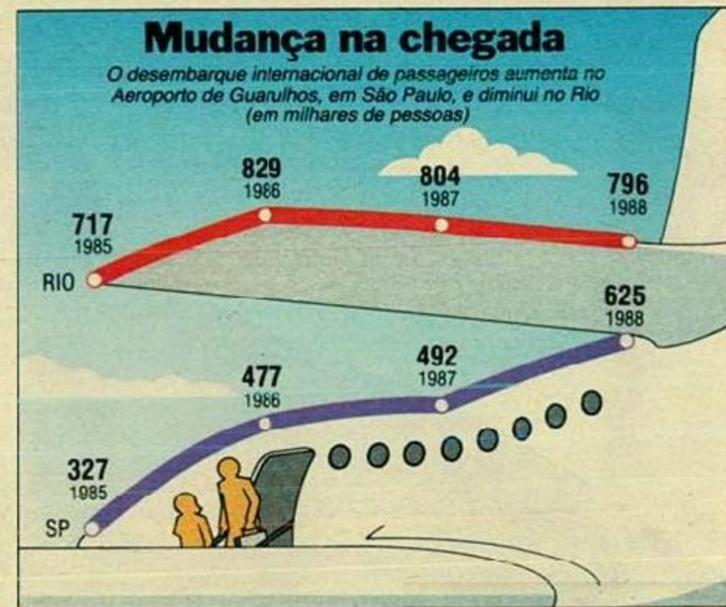
ro Paes de Barros. "São Paulo tem exibido um movimento cada vez maior de vôos." Em 1987, 804 000 passageiros desembarcaram no Rio de Janeiro — número que caiu para 795 000 no ano passado. Em São Paulo, o número de pessoas que desembarcam no Aeroporto de Guarulhos cresce ano a ano: foram 492 000 em 1987 e 625 000 em 1988, num crescimento de cerca de 30%. Segundo Paes de Barros, o movimento de vôos internacionais no Rio de Janeiro cairá 20% com a nova portaria do DAC — enquanto em São Paulo crescerá na mesma proporção.

DESCONFORTO — Apesar de a nova pista de Guarulhos já ficar pronta no final deste mês, o DAC estipulou um prazo de sessenta dias após sua inauguração para que as empresas comecem a operar os novos vôos internacionais em Guarulhos. Cinco empresas que trabalhavam no Estado de São Paulo, apenas no Aeroporto de Viracopos, a 100 quilômetros da capital paulista — a Japan Airlines, a Lufthansa, a Alitalia, a Lan Chile e a Swissair —, já decidiram passar todos os seus vôos para Cumbica. "No dia 1.º de julho vamos abandonar definitivamente o Aeroporto de Viracopos para operar só com o de Guarulhos", diz Marie-Louise Von Thuronyi, diretora de relações públicas da Lufthansa, que tem cinco vôos semanais no Brasil — dois deles saem de Santiago, fazem escala em Viracopos, seguem para o Rio e depois para Frankfurt, na Alemanha. Outros três partem de Buenos Aires e fazem o mesmo percurso. Os vôos da Lufthansa rumo ao Brasil, que hoje passam primeiro pelo Rio e depois por Viracopos, desceriam antes em São Paulo.

No ano passado, 26 000 passageiros embarcaram em aeronaves da Lufthansa no Rio de Janeiro — e apenas 12 000 em São Paulo. "Isso deve mudar de forma significativa", diz Marie-Louise. Além de transferir toda sua infra-estrutura de funcionamento para São Paulo, a Lufthansa planeja ainda instalar um vôo direto de São Paulo para Frankfurt, a ser realizado a partir de outubro com um 747-400. A Varig, que opera 59 vôos internacionais dos quais apenas nove com desembarque direto em São Paulo, pretende fazer um vôo simbólico, na data da inauguração da

nova pista de Guarulhos, direto para Lisboa. "Será uma homenagem à nova pista", diz Harro Foquet, diretor de planejamento da Varig. "Além do mais, já decidimos alterar as rotas de alguns de nossos vôos, fazendo-os partir de São Paulo. Mas ainda estamos em fase de estudos." Cerca de 40% dos 10 000 passageiros semanais dos vôos internacionais da Varig pegam o avião em São Paulo, fazendo conexão no Rio de Janeiro. A Varig terá vôos diretos para o Rio e para São Paulo, mas não se sabe ainda como vai dividi-los. A Japan Airlines optou por transferir todos seus três vôos semanais para São Paulo. Assim o passageiro carioca que chegar de Tóquio pela Jac terá que esperar pela conexão em São Paulo.

"TROCA-TROCA" — "Finalmente, tomaram uma decisão sensata", diz Miriam Magalhães, diretora de uma escola de línguas em São Paulo que constantemente viaja ao exterior. Na quinta-feira passada, ao voltar de Los Angeles pela Varig no vôo 845, ela foi obrigada a trocar de avião no Rio — e, pela enésima vez, enfrentou a demora da conexão paulista. "Chego exausta e ainda preciso enfrentar esse troca-troca", diz ela. "É uma loucura carregar a bagagem de mão para cima e para



TORTELLI/OSPREIS



A professora Miriam: "Idéia sensata"

baixo." Miriam e o marido, o engenheiro Lafayette Magalhães, foram duas dos milhares de pessoas que nos últimos anos escreveram para a Varig sugerindo o incremento dos vôos para São Paulo. A dona de casa Fernanda Marcondes, que também na última quinta-feira desceu no Aeroporto do Galeão procedente de Nova York acompanhada das filhas de 5 e 9 anos de idade, aguardava, desolada, o vôo que as levaria para São Paulo. "Toda vez que viajo com as crianças tenho o mesmo problema: elas ficam ansiosas e agitadas com a demora aqui no Rio", diz ela. "Depois de uma viagem tão prolongada é pedir demais que elas fiquem tranquilas." O engenheiro Luis Pecuará, que chegou ao Brasil no mesmo vôo da família Marcondes, também estava revoltado com a escala obrigatória na capital carioca. "Todas as vezes perco de 2 a 3 horas aqui", diz ele. "Por isso, sempre evito marcar qualquer tipo de compromisso no dia da chegada. A espera no Rio é imprevisível." Com a revoada de vôos internacionais diretos para São Paulo, essa imprevisibilidade diminuirá. E não ocorrerão problemas adicionais para os cariocas, pois, como haverá uma distribuição equitativa de vôos rumo ao Rio e a São Paulo, basta escolher — na hora de comprar a passagem — o avião com o destino certo.

Aviação

O fim da conexão

O Aeroporto de Guarulhos passa a dividir com o Rio a hegemonia dos vôos internacionais

Na quinta-feira da semana passada, o Departamento de Aviação Civil, o DAC, divulgou uma portaria com a força de um Boeing e capaz de fazer mudanças no tráfego de vôos internacionais nos dois maiores aeroportos do país — o Aeroporto Internacional de Guarulhos, em São Paulo, e o Aeroporto do Galeão, no Rio de Janeiro, responsáveis por mais de 95% dos vôos internacionais que se destinam ao país. Segundo essa portaria, as empresas de aviação que trabalham no Brasil ficam liberadas de promover vôos de longo curso com saída e chegada no Aeroporto de Guarulhos — até hoje, o diminuto tamanho de sua pista impedia tais decolagens. Com a ampliação da pista em 1 200 metros — dos atuais 2 500 metros para 3 700 metros —, cuja inauguração está prevista para 20 de janeiro, o aeroporto fica livre para qualquer tipo de vôo. "Sua pista não era longa o suficiente para a decolagem de grandes aviões, que precisam subir ao céu com o tanque de combustível cheio", diz o brigadeiro Hélio Paes de Barros, chefe do subdepartamento de planejamento do DAC.

A ampliação da pista do Aeroporto de Guarulhos — também conhecido como Aeroporto de Cumbica — resultará numa revoada de vôos internacionais com saída ou destino final em São Paulo. Com isso, os paulistas que chegam de uma viagem internacional não serão obrigados a descer no Rio de Janeiro à espera da conexão compulsória, sempre demorada. "As empresas aéreas poderão reduzir seus custos, já que diminuirão o número de pousos inconvenientes no Rio de Janeiro", diz o brigadeiro



Aeroporto do Galeão, no Rio: queda de 20% no movimento

OSCAR CAIRAL

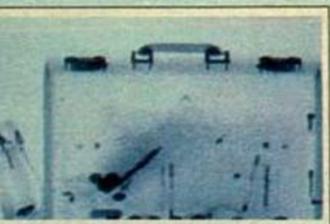
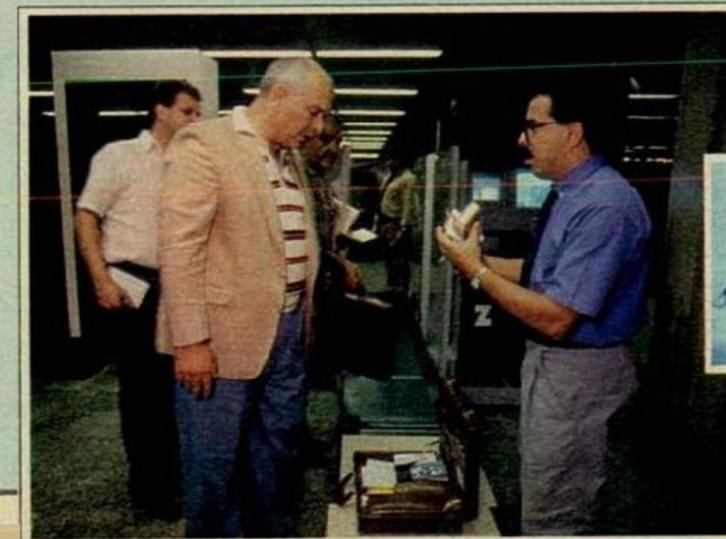
Rigor nos aeroportos

A mais nova arma da polícia brasileira na segurança em aeroportos é um detector de Raios X capaz de identificar tanto objetos de metal como de plástico que o passageiro leva em sua bagagem. O plástico é uma matéria-prima cada vez mais usada na fabricação de bombas e armas, cuja presença na bagagem os detectores convencionais de metal não conseguem acusar — uma bomba plástica pode ter sido a causa do recente desastre do Boeing 747 da PanAm em Lockerbie, Escócia. Um dos novos detectores está funcionando há um mês no embarque internacional do Aeroporto de Cumbica, em Guarulhos. Na quinta-feira

passada, o empresário gaúcho José Léo Lauer, que embarcava em São Paulo com destino a Porto Alegre num avião de rota internacional, teve uma de suas malas denunciadas pelo detector.

Um canivete de metal e plástico aparecia no painel do equipamento. Aberta a mala, desfez-se a tensão. Lauer ganhara o canivete de presente e nem se dera ao trabalho de abrir o embrulho. "Fico satisfeito em viajar com tamanha segurança", elogiou o

empresário. Na terça-feira passada, a Polícia Federal, atendendo a um pedido da Interpol, a agência internacional de polícia, deu outra prova de que está tratando com seriedade da segurança em aeroportos. Um Boeing 747 da PanAm ficou retido por mais de 4 horas no Aeroporto do Galeão, enquanto se apurava uma ameaça — falsa — de bomba no avião.



A imagem da mala no detector e o canivete apreendido de Lauer (à esq.)